東京都自転車安全利用推進計画（案）

はじめに

都内では、平成24年中に１万７千件を超える自転車が関係した交通事故（以下「自転車事故」といいます。）が発生し、自転車乗用中に交通事故で亡くなられた方は、34人に上ります。全ての交通事故に占める自転車事故の割合は約36％に達し、全国平均の約20％と比べても高い状況となっています。

また、都内の駅周辺における放置自転車は、統計上は減少傾向にあるものの、依然として歩行者等の通行の著しい妨げとなっているとともに、区市町村においては、その対策費として年間150億円以上もの予算が投じられている状況です。

こうした自転車を巡る諸課題を踏まえ、東京都は「東京都自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例」（平成25年東京都条例第14号。以下「東京都自転車安全利用条例」といいます。）を制定し、平成25年７月１日から施行しました。

この計画は、東京都自転車安全利用条例第８条第１項の規定に基づき、東京都が実施する自転車の安全で適正な利用（以下「安全利用」といいます。）を促進するための施策及び自転車利用者、事業者等の安全利用に関する取組を総合的に推進するために策定したものです。

第１　理念

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。一方で、先に述べたとおり、自転車事故の多発や道路への放置等の問題があり、都民の安全な生活を妨げています。

自転車が安全で適正に利用されるためには、まず自転車を利用する人自身が、自転車を放置しないことも含め、交通ルールを遵守し、交通マナーを実践することが必要不可欠です。自転車は、主に徒歩に代わる交通手段として幅広い年齢層があらゆる場面で利用していることから、その安全利用を社会全体に浸透させるためには、自転車利用者だけでなく、行政、事業者等の自転車に関わる全ての主体が一丸となって取組を推進することが必要です。

そこで、この計画では、**『社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する』**ことを理念として掲げ、究極的には自転車事故や放置自転車がない社会を目指します。

第２　計画期間

都内における交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るための計画として、第９次東京都交通安全計画（平成23年東京都交通安全対策会議策定）があります。同計画は、平成23年度から27年度までを計画期間とし、その内容には自転車の安全利用を推進するための様々な取組も盛り込まれています。

この計画は、第９次東京都交通安全計画で記載された自転車の安全利用に関する取組をより具体化するものであり、同計画と相互に連携するものであるため、計画期間は、第９次交通安全計画に合わせて、計画策定時から平成27年度末までとします。

なお、平成28年度以降は、新たな東京都交通安全計画の策定と合わせて、この計画も改定します。

第３　数値目標

自転車に関わる全ての主体が一丸となり、この計画の理念を実現するため、全ての主体の取組の総合的な結果として目指す数値目標（平成27年中）は、次のとおりとします。

- **自転車乗用中死者数　　　　２５人以下**
- **自転車事故発生件数　１３，０００件以下**
- **駅前放置自転車台数　３０，０００台以下**

【数値目標の考え方】

数値目標として掲げる項目は、この計画の理念として掲げた「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会」にどの程度近づいているかを知ることができるよう、最も基本的なものであり、かつ、第９次東京都交通安全計画の目標（平成27年中の道路交通事故死者数150人未満）とも整合するものである必要があります。

そこで、まず、自転車事故によって人命が失われないようにするとともに、交通事故のない社会を目指すべく「自転車乗用中死者数」及び「自転車事故発生件数」を項目としました。また、“交通秩序の確立”の観点から「駅前放置自転車台数」も項目としました。

その上で、それぞれの目標数値は、過去３年間の減少率を踏まえ、より一層のペースで減少させる数値を設定しました。

なお、自転車乗用中死者数については、死者数１人の増減により数%の変動が生じることとなるため、具体的な数値を目標とすることは適当ではないという考えもありますが、死者数は最も重要な指標であることに鑑み、数値目標を設定しました。

（参考：平成24年の各数値）

- 自転車乗用中死者数　　　34人
- 自転車事故発生件数　17,078件
- 駅前放置自転車台数　48,197台

第４　安全利用に関する各主体の役割等

第１に掲げたとおり、自転車の安全利用を推進するためには、社会全体で取り組む必要があります。

自転車に関わる主体である行政（東京都、警視庁、国及び区市町村)、自転車利用者、事業者、保護者、子供の教育・育成に携わる者その他関係者には、それぞれ次のような観点から、安全利用の推進の担い手となることが求められます。

○　行政

行政は、自転車の安全利用を推進するために必要な施策を自ら実施するとともに、自転車に関わる様々な主体による安全利用の取組が社会全体で効果的に行われるよう必要な支援をします。

特に東京都は、この計画の策定主体として、自転車に関わる様々な主体によるこの計画を踏まえた取組を促進するためのけん引役となります。

○　自転車利用者

自転車利用者は、自転車の安全利用がまず自らの責任であることを自覚し、自転車を放置しないことも含め、交通ルール・マナーを習得し、実践します。

○　事業者

事業者は、業務上の自転車の利用、従業者による通勤での自転車の利用、自転車の製造・販売等といった自らの事業活動と自転車の関わりの内容・程度に応じて、事業者自身にも自転車の安全利用に関する責任があることを自覚し、必要な取組を実施します。

○　保護者及び子供の教育・育成に携わる者

保護者及び子供の教育・育成に携わる者は、子供が交通ルール・マナーを習得できるよう指導するとともに、子供の交通ルール・マナーに関する規範意識を醸成します。また、保護者は、子供の模範となるように自転車を安全で適正に利用します。

○　その他関係者

地域の団体、交通ボランティア等は、行政、自転車利用者等と連携しつつ、自主的な自転車の安全利用の取組を推進するよう努めます。

そこで、各主体がそれぞれの役割を適切に果たすとともに、互いの役割を十分理解した上で、相互に協力しながら、より効果的な取組が行われるようにするため、第５の実施事項においては、道路交通法（昭和35年法律第105号)、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和55年法律第87号。以下「自転車法」といいます。)、東京都自転車安全利用条例等に規定された自転車の安全利用に関する事項のほか、都として、行政、自転車利用者、事業者等がそれぞれ果たすべきと考える具体的な取組を示しました。

自転車に関わる各主体は、この計画の趣旨を踏まえ、自転車の安全利用が社会全体で取り組まれるよう、不断の努力をしていくことが重要です。

第５　実施事項

自転車に関わる各主体は、次の取組を実施します。
１　自転車の安全利用の実践
２　自転車の安全利用に関する教育の推進
３　放置自転車の削減
４　安全な自転車利用環境の整備等
５　安全性の高い自転車の普及
６　自転車事故に備えた措置
７　悪質・危険な自転車利用者に対する対処

１　自転車の安全利用の実践

(1)　自転車の利用に関する心構え

自転車は、都市における移動手段として、コスト面を含め利便性が高い一方で、徒歩と比べて速度が高い車両であることから、ひとたび事故が起こると、被害者になるだけでなく、加害者にもなりかねないものです。

また、自転車の放置は、歩行者等の通行の著しい妨げとなるとともに、区市町村においては、放置された自転車の撤去・保管等に要する経費として年間150億円以上もの予算が投じられているなど、多大なコストを生じさせています。

したがって、自転車利用者は、交通社会の一員として、自転車を放置しないことも含めた交通ルールを遵守することはもちろん、保険の加入等の応分の経済的負担も含め、自動車と同様の車両を利用している者としての自覚と責任をもって行動しなければなりません。

(2)　自転車利用者等による安全利用の実践

ア　自転車利用者による安全利用の実践

自転車利用者は、次のような基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、安全利用を実践します。

・　信号を遵守する。
・　交差点で一時停止をするなど、周囲の安全を確認する。
・　携帯電話での通話やスマートフォンの画面の注視、イヤホンの使用、傘差し運転、並進等の危険な運転をしない。
・　車道は左側を通行する。
・　道路標識等により歩道を通行することができることとされている場合、子供や高齢者等が自転車を利用する場合、車道又は交通の状況に照らして自転車の通行の安全を確保するためやむを得ない場合において、歩道を通行する際には、

歩行者優先で車道寄りを通行する。

・　夜間はライトを点灯する。

・　自転車を放置せず、駐輪場等を利用する。

・　大人も子供もヘルメットを着用する。

・　こまめに点検整備をする。

・　自転車事故に遭った場合は、警察への通報、被害者の救護等を行う。

イ　事業者による安全利用の実践

業務で自転車を使用する事業者は、従業者による基本的な交通ルール・マナーの遵守を始めとして、安全利用を実践します。

また、特に、自転車を利用すること自体が事業である自転車貨物運送事業者（自転車便)、自転車旅客運送事業者（自転車タクシー）及び自転車貸付事業者（レンタサイクル・コミュニティサイクル）は、東京都自転車安全利用条例に規定する登録を積極的に受け、自転車の安全利用を実践するとともに、他の自転車利用者の模範となるようにします。

2　自転車の安全利用に関する教育の推進

(1)　自転車利用者による取組

ア　主体的な学習

自転車利用者は、自転車の安全利用を実践できるよう、東京都自転車安全利用指針（以下「安全利用指針」といいます。)、東京都自転車点検整備指針（以下「点検整備指針」といいます。)、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、交通ルール・マナーを積極的に習得します。

イ　安全教室等の受講

自転車利用者は、学校、事業所、商業施設等における自転車の安全利用に関する教育（以下単に「教育」といいます。）の実施状況について、行政の広報誌やウェブサイト等を通じて把握し、積極的に自転車安全教室（以下単に「安全教室」といいます。）等を受講します。

(2)　様々な主体による教育の推進

ア　保護者による教育

(ｱ)　保護者による教育

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、子供に対し、交通ルール・マナーを教えます。

(ｲ)　子供の模範となる自転車利用

保護者は、安全利用指針、点検整備指針、自転車の安全利用に関するリーフレットやウェブサイト等を活用して、自ら正しい交通ルール・マナーを習得・

実践することにより、自転車の安全利用について子供の模範となります。

(ｳ)　保護者への支援

行政は、自転車の安全利用に関する保護者向けのリーフレットを配布することなどにより、保護者が子供に対して容易に教育を行うことができるようにします。

また、行政及び学校等の子供の教育・育成に携わる者は、主に子供を対象とした安全教室等を開催する際に、保護者の参加も呼び掛けることなどにより、保護者も交通ルール・マナーを習得できる機会を提供できるようにします。

イ　学校における教育

(ｱ)　学校における教育

学校においては、児童・生徒が交通ルール・マナーを正しく習得し、実践できるよう、児童・生徒の発達の段階に配慮しつつ、交通安全を含む安全教育を総合的・体系的に推進することを目的とした「安全教育プログラム」（東京都教育委員会作成）を参考として、例えば次のような参加・体験・実践型の安全教室を行政と連携して開催するなど、効果的な教育を推進します。

・　スタントマンが自転車事故の現場を再現することで、事故の恐怖を体感させるスケアード・ストレイト方式による安全教室

・　街中での自転車の運転を模擬的に体験できる自転車シミュレータを活用した安全教室

・　基本的な交通ルール等を学ぶ座学と実技指導を受講する自転車免許証交通安全教室

(ｲ)　学校への支援

行政は、学校における教育が推進されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、学校と連携した安全教室の開催等を行います。

ウ　事業者による教育

(ｱ)　事業者による教育

事業者は、従業者が自転車を安全で適正に利用できるよう、教育担当者の選任、人事異動期等に合わせた定期的な教育機会の確保、安全利用指針を踏まえた教育マニュアルの作成等を行い、従業者の自転車の利用形態に応じた適切な教育を行います。

また、業務で自転車を利用する従業者や自転車通勤をする従業者に対して、朝礼、会社の電子掲示板等を活用して、自転車の安全利用や交通事故に関する情報を速やかに共有できるようにします。

(ｲ)　事業者への支援

行政は、事業者による従業者への教育が適切に実施されるよう、自転車の安

全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、交通事故の発生状況等の情報提供、事業者と連携した安全教室の開催等を行います。

警視庁は、自転車の安全利用に積極的に取り組む企業を「自転車安全利用モデル企業」に指定することにより、従業者の交通安全意識の高揚と自転車の安全管理に努める事業者の拡大を図ります。

各業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における取組を促すよう努めます。

エ　地域の団体等による教育

(ｱ)　地域の団体等による教育

町会・自治会、ＰＴＡ、老人クラブ、交通ボランティア等は、団体の加入者等が自転車を安全で適正に利用できるよう、教育の実施、団体の広報誌や機関誌への交通ルール・マナーの掲載等に努めます。

(ｲ)　地域の団体等への支援

行政は、地域の団体等による教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、地域の団体等と連携した安全教室の開催等を行います。

オ　自転車関連事業者による教育

(ｱ)　自転車関連事業者による教育

自転車小売業者、駐輪場の運営等を行う事業者を始めとした自転車関連事業者による顧客に対する自転車の販売等の機会を捉えた教育は、自転車を利用する者に直接働き掛けるものであり、教育の効果を大きくすることが期待できます。

このため、自転車関連事業者は、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布やポスターの掲示等により、交通ルール・マナーを周知します。また、自転車製造業者は、自転車の取扱説明書に交通ルール・マナーを記載するなどし、交通ルール・マナーを周知します。

(ｲ)　自転車関連事業者への支援

行政は、自転車関連事業者による顧客等に対する教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットの提供、自転車関連事業者と連携した安全教室の開催等を行います。

カ　行政による取組

(ｱ)　様々な主体と連携した取組

行政は、安全利用指針により教育の方法等を示すほか、保護者、事業者、地域の団体等と連携し、自転車シミュレータを活用した安全教室、スケアード・ストレイト方式による安全教室、自転車免許証交通安全教室等を行います。

また、警視庁は、自動車免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自転車に関する交通ルール・マナーを併せて教えます。

(ｲ)　都内一斉での啓発の実施

　行政は、全国交通安全運動、駅前放置自転車クリーンキャンペーン、TOKYO交通安全キャンペーン等の中で、交通ルール・マナーの周知を都内一斉に行うことにより、効果的な啓発活動を行います。

(3)　対象に応じた適切な教育の推進

ア　保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

　保護者の監督下で自転車を利用する子供に対しては、実際に自転車を利用している場面を中心として、保護者が交通ルール・マナー、自転車の利用に潜む危険とその回避方法等を具体的に指導します。

(ｲ)　保護者の監督下で自転車を利用する者に対する教育の実施への支援

　行政は、保護者向けの自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、保護者も対象とした安全教室の開催等により保護者の交通ルール・マナーの知識の向上を図ることで、保護者による家庭での教育を支援します。

イ　自転車を一人で利用する者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

　自転車を一人で利用する者に対しては、行政、家庭、学校、事業者、地域の団体等が、様々な機会に、自身の身を守る方法だけでなく、他者に配慮した自転車の利用方法も含めた教育を行います。

　行政は、自転車関連のイベント等に合わせて、自転車の安全利用に関するリーフレットの配布、自転車シミュレータ教室の開催等により、幅広い年齢層が教育を受けられるようにします。

(ｲ)　自転車を一人で利用する者に対する教育の実施への支援

　行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、商業施設等における安全教室の開催等により、自転車を一人で利用する者に対する教育を支援します。

ウ　高齢者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

　高齢者に対しては、身近にいる家族等が、日常生活の中で視聴覚、認知機能、バランス感覚等の身体機能の変化を察知し、高齢者自身にその変化を自覚させることにより、より安全な自転車利用を促します。

　また、行政は、老人クラブ等と連携するなどし、高齢者向けの安全教室を開催して高齢者の積極的な参加を求め、加齢による身体機能の変化を自覚させるとともに、自転車に関する知識・技能を身に付けさせます。

(ｲ)　高齢者に対する教育の実施への支援

行政は、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、老人クラブ等と連携した安全教室の開催等により、高齢者に対する教育を支援します。

エ　従業者に対する教育

(ｱ)　教育の機会の確保と実施上の留意事項

業務で自転車を利用する従業者に対しては、事業者が、その業務の特性、自転車を利用する地域の状況等を踏まえ、業務上の自転車利用に伴う危険とその回避方法等を具体的に教育します。また、自転車通勤をする従業者に対しては、事業者が、自転車の安全利用に関するリーフレット、ウェブサイト等を紹介するなどして、従業者が自転車通勤を安全に行うとともに、自転車を放置しないように教育します。

行政は、交通ボランティア、地域の団体等と連携し、自転車の走行が多い通勤時間帯を中心に、自転車利用者に対する街頭指導及び広報啓発を推進します。

(ｲ)　従業者に対する教育の実施への支援

行政は、事業者による従業者への教育が適切に実施されるよう、自転車の安全利用に関するリーフレットやＤＶＤ等の視聴覚教材の提供、事業者と連携した安全教室の開催等により、従業者に対する教育を支援します。

各種業界団体は、傘下事業者における効果的な教育の実施事例や自転車事故の事例等を広報誌や機関誌で取り上げるなどして、傘下事業者における取組を促すよう努めます。

オ　安全教室等の受講を促進するための創意工夫

教育を行う各主体は、次のようなインセンティブを付与するなどして、自転車利用者が自ら積極的に安全教室等を受講するための創意工夫を行います。

・　受講者に対する駐輪場の優先利用
・　会場における自転車の無料の点検整備
・　様々な年齢層に合わせたイベント（各種アトラクション、歌謡ショー、落語等）との同時開催
・　成績が優秀であった受講者に対する表彰

３　放置自転車の削減

(1)　自転車利用者による取組

自転車利用者は、道路における自転車の放置が基本的に道路交通法に違反する違法行為であること、また、放置自転車は歩行者等の通行の著しい妨げとなるとともに、その撤去・保管等に多大なコストが生じていることを認識し、自転車を決して放置せず、あらかじめ目的地周辺の駐輪場をインターネット等で確認するなどして、

駐輪場等を利用します。

(2)　駐輪場等の整備の推進

ア　行政による整備等

(ｱ)　駐輪場の整備

行政は、自転車の駐輪需要に応じた駐輪場の整備を推進します。また、状況に応じて、駐輪場用地の提供、道路占有許可、補助金の交付といった適切な手法も活用します。

(ｲ)　駐輪場の整備に関する支援・協力

東京都は、駐輪場の用地確保に関し、鉄道事業者や道路管理者等との連絡調整をするなど、区市町村に対する支援・協力を行っていきます。

また、鉄道事業者は、行政から駐輪場の設置に協力を求められたときは、自転車法に基づき積極的に協力します。

イ　小売業者、鉄道事業者等による整備等

(ｱ)　駐輪場の整備

区市町村が定めた駐輪場の附置義務条例や大規模小売店舗立地法（平成10年法律第91号）の適用を受ける小売業者等は、それらの法令に基づき、顧客等の駐輪需要を満たす適正な規模の駐輪場を整備します。その際、商店街の各店舗など、個々の店舗の敷地内に駐輪場所を確保することが難しい場合は、共同での駐輪場の設置、休業日を設けている店舗の敷地の活用等、創意工夫を凝らして駐輪場所の確保に努めます。

また、小売業者、鉄道事業者等は、東京都自転車安全利用条例に基づき、土地の利用状況等を踏まえ、可能な限り、顧客等の駐輪需要を満たす適正な規模の駐輪場を整備します。

(ｲ)　駐輪場の整備に関する支援

東京都は、各種業界団体等を通じて、東京都自転車安全利用条例を始めとした関係法令の周知、駐輪場の整備に関する助言、効果的な事例の紹介等を行い、小売業者、鉄道事業者等による駐輪場の整備を促します。

ウ　一般事業者による整備等

(ｱ)　駐輪場所の確保

事業者は、敷地内における駐輪場所の確保のほか、自動車駐車場の転用、ビルの屋上や荷物置き場等のデッドスペースの活用、業務用スペースへの自転車の持込み等の創意工夫を凝らしつつ、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者等のための駐輪場所の確保を推進します。

(ｲ)　ビル所有者等による協力

オフィスビル、商業ビル等の所有者は、テナント事業者が東京都自転車安全利用条例の義務を果たすことができるよう、敷地内における駐輪場所の確保、

オフィスフロアへの自転車の持込み許可等の協力に努めます。

(ｳ)　行政による働き掛け

東京都は、業界団体等を通じて、事業者に対し、東京都自転車安全利用条例に基づく事業者の義務を周知し、事業者による主体的な駐輪場所の確保が推進されるようにします。

(3)　適正な駐輪の啓発

ア　行政による啓発

(ｱ)　駐輪場情報の提供

東京都は、都内の駐輪場の情報をインターネット等で地図情報を提供している事業者に提供し、インターネット等の地図を通じて、自転車利用者に駐輪場の情報を提供することにより、駐輪場の利用を促進します。

(ｲ)　キャンペーン等の実施

行政、鉄道事業者及び関係機関・団体は、一体となって「駅前放置自転車クリーンキャンペーン」を広域的に実施するなど、自転車の放置が道路交通法に違反する行為であることやその撤去・保管等に多大なコストが生じていることの周知を含めて、自転車の放置防止と駐輪場利用促進の啓発活動を行い、自転車の駐輪秩序の確立を図ります。

(ｳ)　関係者による連携の促進

行政は、鉄道事業者、地元商工会等の関係者による協議会を設置するなどして、関係者による取組を促し、放置自転車対策を推進します。

(ｴ)　放置自転車、駐輪場の整備等に関する情報提供

東京都は、放置自転車対策の基礎資料を作成し、区市町村、駐輪場整備業者等に対して、放置自転車に関する規制、撤去、処分や駐輪場の整備等について情報提供します。

イ　小売業者、鉄道事業者等における啓発

(ｱ)　分かりやすい駐輪場の案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、顧客や鉄道利用者等による駐輪場所の利用を促進するため、看板、ホームページ等を活用して、駐輪場を分かりやすく案内します。

(ｲ)　他の交通手段の利用案内

自転車での来客が多い小売業者、鉄道事業者等は、駐輪場所の収容能力以上の自転車利用者の来客が見込まれる場合は、公共交通機関の利用や徒歩での来店を案内するなど、顧客や鉄道利用者等の自転車が違法に放置されないように案内を行います。

ウ　一般事業者による啓発

(ｱ)　自転車通勤をする従業者に対する駐輪場所の確保・確認

事業者は、東京都自転車安全利用条例に基づき、自転車通勤をする従業者のための駐輪場所を確保し、又は従業者が駐輪場所を確保していることを確認することで、従業者の通勤自転車が違法に放置されないようにします。また、通勤自転車が放置されていることが分かった場合は、従業者に対して違法に放置しないように指導します。

(ｲ)　自転車での来客等への啓発

事業者は、顧客等が自転車を違法に放置しないよう、周囲の駐輪場や公共交通機関の利用等を案内します。

(4)　放置自転車の撤去等

ア　より効果的・効率的な放置自転車の撤去

区市町村は、自転車法に基づき、次のような方法を用いるなどして、より効果的かつ効率的に放置自転車を撤去することにより、放置自転車を抑止し、安全な通行環境を確保します。

- 放置自転車が歩行者の通行に著しい支障を生じさせている地区等を、直ちに放置自転車を撤去できる区域として指定すること。
- 撤去する地区や時間帯をランダムに変えること。
- 撤去した自転車の所有者に対する通知を省略すること。
- 撤去した自転車の保管期間を短縮すること。

イ　撤去に要した費用の確実な徴収等による放置自転車の抑止

区市町村は、放置自転車の撤去・保管等に実際に要した費用に見合う額の手数料を設定した上で、撤去自転車の引取りの有無にかかわらず、その手数料を徴収するよう努め、自転車利用者に対し、自らの放置について確実に経済的負担をさせることにより、放置自転車を抑止します。

ウ　区市町村による撤去に対する支援

東京都は、放置自転車の撤去がより効果的かつ効率的に行われるよう、区市町村に対して、放置自転車対策の効果的な事例等の情報提供を行います。

(5)　各主体が連携した放置自転車の削減

行政、鉄道事業者、小売業者等は、放置自転車の解消に向け、それぞれの役割や取組内容を具体的に協議・決定する会議を設置することなどにより、連携して駐輪場の整備、近隣の駐輪場の利用啓発等を推進します。

4　安全な自転車利用環境の整備等

(1)　自転車利用環境の整備

ア　適切な整備手法の選定による自転車利用環境の整備

道路管理者及び交通管理者は、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月国土交通省道路局・警察庁交通局。以下「ガイドライン」といいます。）も参考にして、道路の構造や利用状況等を踏まえ、自転車道、自転車レーン（自転車専用通行帯）、自転車ナビマーク等の適切な手法を選定した上で、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します。特に、バス停留所、タクシー乗り場、横断歩道橋の昇降口、地下横断歩道の地上出入口、パーキング・メーターの周辺等、自転車と他の交通主体との交錯の危険性の高い箇所においては、歩行者、バスやタクシーの乗降客、自転車、自動車等のそれぞれの安全確保に一層配慮して整備します。

イ　生活道路における自動車の流入抑止等のための幹線道路の整備

道路管理者は、細街路に入り込む自動車を排除し、自転車利用者等の安全を確保するため、幹線道路の整備を推進します。

ウ　効果的な交通規制の実施

交通管理者及び道路管理者は、道路の構造や利用状況等を踏まえ、生活道路における自動車の最高速度30km/hの区域規制等を前提とした“ゾーン30”の整備、自動車と自転車・歩行者とを分離した信号制御、交差点における自転車の停止位置の前出し等の適切な手法を選定した上で、歩行者、自転車、自動車それぞれが安全に通行できる環境を整備します。

エ　関係者の連携促進

東京都は、道路管理者や交通管理者、バスやタクシー事業者を始めとした運送事業者、沿道の小売業者等による協議会を設置するなどして、関係者の連携を促し、安全な自転車利用環境が整備されるように促します。

(2)　自転車利用環境のネットワーク化の推進

ア　自転車利用環境の連続性・一体性の確保

道路管理者及び交通管理者は、ガイドラインも参考にして、自転車利用環境を整備する際に関係する道路管理者と路面表示の色や形状等について協議することなどにより、都内における自転車利用環境が、自転車利用者、歩行者及び自動車等の利用者にとって安全で分かりやすく、連続性・統一性のあるものとなるように検討します。

イ　複数の区市町村にまたがる自転車利用環境の整備における調整

東京都は、道路管理者や交通管理者を始めとした関係者による協議会を設置し、複数の区市町村等の連携を促すなどして、連続した安全な自転車利用環境が確保されるように促します。

(3)　自転車の車道通行に対する自動車利用者の理解の促進

ア　自動車運転者に対する説明

行政は、自動車運転者を参加者に含む交通安全教室等において、自転車の通行ルールや自転車の特性等について説明するなどして、自転車が車両の一つであり、車道においてはお互いの安全に配慮した運転をしなければならないことを理解させます。

イ　自動車運転免許に関する講習、教習所等での指導

警視庁は、自動車免許の更新時講習や処分者講習、安全運転管理者講習等の機会を捉え、自動車等の運転者が車道を走行する自転車の安全に配慮した運転を心掛けるよう、運転者が遵守すべき事項の教育を行います。

ウ　違法駐車車両の排除

警視庁は、自転車の車道走行を妨害する駐車違反に対し、取締りを強化します。また、駐車監視員等が重点的に活動する場所、時間帯等を定めた「取締り活動ガイドライン」を見直す際には、自転車レーン等を設置した路線を重点路線等に指定するなど、自転車の安全な車道走行の確保を視野に入れて行います。

5　安全性の高い自転車の普及

(1)　自転車の点検整備の推進

ア　自転車利用者による日常的な点検整備の実施

(ｱ)　自転車利用者による点検整備

自転車利用者及び業務で自転車を使用する事業者は、点検整備指針を踏まえ、日常的な点検整備の方法を習得し、自分自身で日常的な点検を行います。また、年に一回程度は、自転車店を活用するなどして、定期的な点検整備を行います。

(ｲ)　点検整備の普及・啓発

東京都は、自転車利用者等による点検整備が行われるよう、点検整備指針で示した日常的な点検整備の方法等を分かりやすく示した教材を公表します。また、定期的な点検整備について、関係団体等と連携し、普及啓発を図ります。

イ　自転車関連事業者による定期的な点検整備の啓発・実施

(ｱ)　自転車小売業者等による啓発

自転車小売業者は、自転車を販売する際に点検整備の必要性について購入者に説明し、適切に点検整備を行うように啓発します。また、行政等が行う安全教室に参加・協力するなどして、点検整備の方法等の周知に努めます。

自転車の点検整備を行っている自転車小売業者等は、その旨を分かりやすく表示するとともに、点検整備を求められたときは、点検整備指針を踏まえて点検整備を実施します。

(ｲ) 自転車の取扱説明書への記載

自転車製造業者は、製造する自転車の取扱説明書に日常的な点検整備のポイント及び定期的な点検整備を受ける必要があることなどを記載し、自転車利用者による点検整備を促します。

(2) 安全性の高い自転車の普及

ア 安定性の高い自転車の開発・普及

(ｱ) 安定性の高い自転車の開発

自転車製造業者は、幼児二人同乗用自転車、高齢者向けの三輪自転車等の自転車利用者の利用形態、特性等に配慮したより安定性が高く、転倒しにくい自転車を開発します。

(ｲ) 安定性の高い自転車の普及

自転車小売業者は、自転車利用者の特性、自転車の利用形態等に配慮し、適切な自転車を紹介するなど、自転車利用者がより安全に自転車を利用できるようにします。

イ ウインカー等の開発・普及

自転車製造事業者は、電池の高性能化やLED電球による省電力化等を踏まえ、ウインカー、ブレーキランプ、オートライト、サイドミラー等の自転車の安全利用に役立つ器具を備えた自転車の開発や普及を図ります。

東京都、自転車小売業者等は、ウインカー、ブレーキランプ、オートライト、サイドミラー等が普及するよう、広報啓発等を行います。

６ 自転車事故に備えた措置

(1) 反射材、ヘルメット等の普及

行政、自転車小売業者等は、自転車利用者に対して、反射材や自転車乗車用ヘルメット等の利用効果を分かりやすく説明するほか、安全教室等における反射材等の配布、自らの率先した利用等により、反射材、ヘルメット等の普及を図ります。

(2) 自転車損害賠償保険への加入

ア 自転車利用者等による保険加入

自転車利用者及び業務で自転車を使用する事業者は、自らが加入している各種保険（火災保険や自動車保険、それらの特約や付帯保険等）が、自転車事故により他人に与えた損害の賠償を補償する保険（以下「自転車損害賠償保険」といいます。）であるか確認し、加入していない場合には、加入します。

イ 自転車損害賠償保険への加入啓発

(ｱ) 自転車利用者に対する説明

各種保険の特約、付帯保険等として自転車損害賠償保険を販売している保険会社は、保険加入者に対し、補償内容に自転車損害賠償保険が含まれているか

説明します。

(ｲ)　保険加入に関する情報提供等

行政、保険会社、自転車小売業者等は、自転車利用者等に対し、自転車損害賠償保険に関する情報提供等を行います。

(3)　自転車事故に遭った場合の対処方法や応急手当に関する知識の普及

行政、自転車小売業者等は、自転車事故が起きた場合の基本的な対処手順（他の交通の妨げにならない場所への自転車の移動、被害者の救護、警察への通報等）や応急手当の方法を記載したリーフレットを配布するなどして、自転車利用者が自転車事故に遭った際に適切な対処を行える知識を普及します。

7　悪質・危険な自転車利用者に対する対処

(1)　自転車利用者による悪質・危険な行為の指導・取締り

ア　効果的な街頭指導の実施

警視庁は、各警察署において、自転車の通行実態、自転車事故の発生状況、自転車利用環境の整備状況等を勘案した上で、自転車に対する街頭指導活動を重点的に実施する地区・路線（自転車対策重点地区・路線）を選定し、その地区・路線において、通勤・通学時間帯に指導を行うなど、指導の効果が上がる街頭指導を行います。

イ　指導警告カードの活用

警視庁は、交通ルール・マナーを守らない自転車走行に対しては自転車指導警告カードを活用した街頭指導を強化します。

ウ　悪質・危険な違反者に対する取締りの実施

警視庁は、信号無視やブレーキのない自転車の運転を始めとする悪質・危険な違反者に対しては交通切符による取締りを実施します。

(2)　悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習の実施

警視庁は、道路交通法の改正により、平成27年12月までに導入される悪質・危険な行為を繰り返す自転車利用者に対する講習制度を円滑に運用し、自転車の安全利用を促進します。

第６　総括

１　各主体の連携による取組

第５で示した実施事項において主体として明示された行政機関、事業者等は、自転車の安全利用に関する自らの社会的責任を自覚した上で、その役割を適切に果たす必要があります。その上で、各主体による取組の効果をより一層高めるため、例えば次のように各主体が相互に連携して必要な取組を実施することが重要です。

・　交通ルール・マナー、自転車の車体、自転車損害賠償保険等に関する専門的な知

識を有する主体が連携した安全教室を開催するなどして、教育内容の充実を図る。

- 区市町村が行う放置自転車の撤去活動と併せて、周辺の小売業者、鉄道事業者、一般事業者等が、自ら管理・運営している駐輪場の利用を啓発したり、駐輪場を利用している間に不良箇所の整備を受けられるようにしたりするなど、自転車利用者による駐輪場の利用を一層促進する。
- 行政が、安全教室を受講した者に対して受講証を発行し、事業者は、その受講証を提示した自転車利用者に対し、駐輪場の優先利用や利用料金の割引、安全性の高い自転車の販売価格の割引を行うことなどにより、積極的な安全教室の受講を促進する。

２　民間活力の有効利用

自転車の安全利用に関する事業者の取組は、その事業者に直接メリットを生じるものでないとしても、それぞれの社会的責任に鑑み実施すべきものです。しかし、事業者による安全教室や駐輪場の整備が採算に合う事業として成立する場合には、事業者の創意工夫や競争により、一層効果的な取組になることが期待できます。

一方で、こうした取組が事業として成立するには、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等が、自転車の利用によるメリットの享受には、安全教室等の受講による交通ルール・マナーの習得や駐輪場の利用といった一定の手間やコストを負担すべきとの認識を持つ必要があります。

そこで、行政は、自転車利用者や事業で自転車を使用する事業者等に対して、自転車利用に伴う社会的責任やコスト負担の必要性を含め、この計画に記載された取組を求めるなど、民間活力が有効に利用されるための意識を醸成します。また、自転車に関する物・サービスを提供する側の自転車製造業者、自転車小売業者、駐輪場事業者等は、提供している物・サービスについて創意工夫をすることで、物・サービスの利用を促し、安全利用に関する取組の拡大につなげます。

３　2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて

2020年にオリンピック・パラリンピック競技大会が東京で開催されることに伴い、国内外から多くの観客が東京を訪れることになります。そのため、こうした観客や都民等が、安全で安心して通行できる環境を整備することが必要です。

第５で示した実施事項は、自転車の安全利用を推進するための基礎的かつ普遍的なものです。そのため、東京オリンピック・パラリンピック競技大会を一つの目標として捉え、歩行者の円滑な通行や首都東京にふさわしい都市景観の創出を図るための駐輪場の整備、外国人旅行者等でも自転車の通行場所や通行方法が一目で分かる地図や道路上の絵文字（ピクトグラム）の普及等を含め、自転車に関わる全ての主体が、第５で示した実施事項に一体となって取り組むことで、東京が世界に誇る“誰もが安全

で安心できる道路交通”を実現することができます。

4　おわりに

自転車は、高い利便性を有した乗り物であり、都民生活や事業活動に重要な役割を果たしています。また、容易に利用できることもあり、徒歩の延長線上にある交通手段として認識されやすいものです。しかし、徒歩と比べて速度が高い車両であることなどから、こうした認識のままでは、自転車の安全利用を推進することはできません。

そこで、自転車に対する意識を抜本的に転換し、「自転車は車両であり、その利用には車両の利用者としての責任が伴う」という意識を社会全体に浸透させ、全ての者に適切な行動を促すことが重要です。

現在は、自転車の安全利用に対する社会的関心が高まっており、安全教育の推進、安全な自転車利用環境の整備等によって自転車の安全利用に対する意識を広く浸透させる絶好の機会です。

この計画の理念である「社会全体で自転車の安全利用に取り組み、自転車事故がなく、自転車の交通秩序が確立された社会を実現する」ため、自転車に関わる全ての者には、自らの責任を認識し、期待される役割を果たしていくことが強く求められています。